



## ORIGINAL RESEARCH PAPER

## Investigating the principles of limiting liability for damages to expensive vehicles

A. Sharifi\*

Department of Law, Payam Noor University, Tehran, Iran

## ARTICLE INFO

**Article History:**

Received 13 April 2020

Revised 25 July 2021

Accepted 07 August 2021

**Keywords:**

Civil Liability

Damage

Expensive Car

Limitation of Liability

The Injured Party

## ABSTRACT

**BACKGROUND AND OBJECTIVES:** The main goal in the civil liability system is to compensate the injured party. Thus, by fulfilling the pillars of civil liability (harmful act, loss and causal relationship), the damage caused to the injured party must be compensated. Article 1 of the Civil Liability Law says: "Individuals who cause damage that cause other material or moral damage are responsible for compensating the damage caused by their actions." The primary purpose of the civil liability system is to compensate for the damages suffered by the injured party, and the means must be provided for him/her to compensate for the damages so that his or her condition is restored to the point before the loss. However, following the enactment of the new compulsory insurance law in 2017 in note 3 of article 8 regarding the compensation of motor vehicle accident, the legislator has specified the amount of compensable damages through third party insurance or the culprit of the compensable accident. Therefore, recognizing the basis of the above rule is important. "Financial damages resulting from traffic accidents can only be compensated to the extent of the corresponding damages to the most expensive conventional car through third party insurance or the culprit of the accident." In Note 4, the conventional car is considered to be a car whose price is less than fifty percent of the insurer's physical obligations at the beginning of each year. According to the above rule, if the car belonging to the injured party is expensive and luxurious, all the damages will not be compensated, but the law can only compensate up to half of the bodily damages per year through the injured party and the damaging liability to compensate the damage. It has been restricted in this regard.

**METHODS:** This issue has been studied by descriptive-analytical method to identify the principles accepted by the legislator. Thus, the principles of civil liability have been studied in legal doctrine, jurisprudential opinions, judicial procedure and also with regard to comparative law. Existing theories about the possible foundations of the rule have been stated and examined to finally identify the basis accepted by the legislature for such a rule. Because all damages to the victim must be compensated, now the question arises that what effect does the high cost of the car have on the amount of liability for the loss? While the liability should have been compensated, regardless of the high cost of damages, all damages to the person.

**FINDINGS:** Prior to the enactment of the above rule, the injured party should have considered all damages to the car, regardless of the type of vehicle and the amount of damage. However, the new law has created a new rule contrary to the previous rules and thus the need to review the principles of the law and analyze why. The limits of such a rule are all the more necessary. Several theories in this regard, including unpredictability of damage to expensive cars by the injured party, damaged action, human rights intervention in fair compensation and the economic basis of compensation (including directing liability to the body insurance and scrapping the premium and expensive car owner) after compensation can be mentioned to justify such a rule. First, the principle of compensation and its violation by the above rule and finally the principles in this regard, including the ability to predict damages, harmed action, the involvement of human rights standards in achieving fair and equitable compensation and finally the economic foundations of such a rule have been examined.

**CONCLUSION:** The results of this study indicate that the limitation of liability in this regard due to the observance of the compensatory status in fair and reasonable compensation, as well as justification based on economic perspective and the loss of the owner of expensive cars more than the amount of compensable damage, are the justifying principles of such a rule. However, these seem to be the basics for luxury cars. In the case of cars dedicated to public services, despite being expensive, such a rule of limitation of liability cannot be justified.

\*Corresponding Author:

Email: [dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir](mailto:dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir)

Phone: +9887 36308301

ORCID: 0000-0003-2224-5677

DOI: 10.22056/ijir.2022.02.06





## مقاله علمی

# بررسی مبانی تحدید مسئولیت در خسارت وارده بر خودروهای گران قیمت

علی رضا شریفی\*

گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

## اطلاعات مقاله

### تاریخ های مقاله:

تاریخ دریافت: ۲۵ فروردین ۱۳۹۹

تاریخ داوری: ۰۳ مرداد ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش: ۱۶ مرداد ۱۴۰۰

### کلمات کلیدی:

تحدید مسئولیت

خسارت

خودروی گران قیمت

زیان زننده

مسئولیت مدنی

### \*نویسنده مسئول:

ایمیل: [dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir](mailto:dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir)

تلفن: ۰۹۸۸۷ ۳۶۳۰۸۳۰۱

ORCID: 0000-0003-2224-5677

DOI: 10.22056/ijir.2022.02.06

## چکیده:

**پیشینه و اهداف:** در نظام مسئولیت مدنی، هدف اولیه جبران خسارت وارده بر زیان دیده است و باید وسایلی در اختیار زیان دیده قرار داده شود تا خسارات وارده بر وی جبران گردد و وضعیت وی به قبل از ضرر برگردد. اما قانونگذار با تصویب قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در تبصره ۳ ماده ۸ در خصوص جبران خسارت وارده بر خودرو ناشی از حوادث رانندگی، میزان خسارت قابل جبران را از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه به صورت مشخص تعیین نموده است و بیش از میزان تعیین شده امکان جبران خسارت برای بیمه و زیان زننده وجود ندارد؛ به عبارت دقیق تر قانونگذار مسئولیت جبران خسارت را در این خصوص تحدید نموده است؛ براین اساس تشخیص مبانی قاعده فوق دارای اهمیت می باشد.

**روش شناسی:** بررسی موضوع با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است؛ بدین گونه که مبانی مسئولیت مدنی در نظریه حقوقی، آراء فقهی، رویه قضایی و نیز با توجه به حقوق تطبیقی بررسی شده تا مبانی پذیرش چنین قاعده ای توسط قانونگذار شناسایی شود.

**یافته ها:** قبل از تصویب قاعده فوق، زیان زننده باید تمامی خسارت وارده بر خودرو را صرف نظر از نوع خودرو و میزان خسارت، قابل جبران می دانست. ولی قانون جدید قاعده ای جدید برخلاف قواعد پیشین ایجاد نموده است. لذا، بررسی مبانی قانونی و تحلیل چرایی و حدود چنین قاعده ای بیش از پیش ضروری می باشد و نظریات متعددی شامل غیرقابل پیش بینی بودن خسارت به خودروهای گران قیمت توسط زیان دیده، اقدام زیان دیده، دخالت حقوق بشر در جبران عادلانه خسارت و مبانی اقتصادی جبران خسارت (شامل هدایت مسئولیت به سمت بیمه بدنه و اسقاط حق بیمه گر و دارنده خودروی گران قیمت) بعد از جبران خسارت را می توان برای توجیه چنین قاعده ای ذکر نمود، که در این مقاله بعد از بررسی اصل جبران خسارت، به بررسی موضوع پرداخته شده است.

**نتیجه گیری:** تحدید مسئولیت در این خصوص ناشی از رعایت وضعیت جبران کننده در جبران خسارت منصفانه و معقول و نیز توجیه بر مبانی دیدگاهی اقتصادی و تحمل ضرر بر دوش مالک خودروهای گران قیمت بیش از میزان خسارت قابل جبران، از مبانی توجیه کننده چنین قاعده ای باشد. ولی به نظر می رسد این مبانی برای خودروهای لوکس می باشد و در خصوص خودروهای تخصیص یافته برای خدمات عمومی با وجود گران قیمت بودن آنها، چنین قاعده ای در تحدید مسئولیت نمی تواند توجیه کننده باشد.

توجه: مدت زمان بحث و انتقاد برای این مقاله تا ۱ جولای ۲۰۲۲ در وبسایت IJIR در «نمایش مقاله» باز می باشد

زیرا می‌بایستی تمامی خسارات وارده بر زیان‌دیده جبران شود، حال این سوال مطرح است که گران‌قیمت بودن خودرو چه تأثیری در میزان مسئولیت زیان‌زننده دارد؟ درحالی که باید با ایجاد مسئولیت بدون توجه به گران‌قیمت بودن موضوع خسارت، تمامی خسارات وارده بر شخص جبران می‌شد.

در این خصوص با توجه به این‌که زمان زیادی از تصویب قانون بالا سپری نشده، مطالعات محدودی به بررسی آن پرداخته‌اند. لذا این مطالعه با رویکرد نوآورانه و روش توصیفی-تحلیلی، این موضوع را بر مبنای مسئولیت مدنی در منابع قانونی، فقهی و نظری و نیز رویه قضایی در حقوق تطبیقی مورد بررسی قرار داده است؛ بدین‌گونه بدو اصل جبران خسارت و نقض آن توسط قاعده فوق و نهایتاً مبنای متصور در این خصوص شامل قابلیت پیش‌بینی خسارت، اقدام زیان‌دیده، دخالت موازین حقوق بشر در دستیابی به جبران خسارت عادلانه و منصفانه و نهایتاً مبنای اقتصادی چنین قاعده‌ای بررسی شده است.

### مبنای نظری پژوهش

*نقض اصل جبران خسارت و ضرورت توجه به مبنای تحدید مسئولیت*

مراد از جبران کامل خسارت، این است که خسارتی مورد حکم قرار گیرد که با پرداخت آن به زیان‌دیده گویی فعل زیان‌بار واقع نشده است. به عبارتی، جبران؛ قراردادن زیان‌دیده در وضعیت مشابه قبل از وقوع فعل زیان‌بار است. به‌گونه‌ای جبران خسارت صورت گیرد که گویی هیچ‌گونه حادثه‌ای رخ نداده است. بنابراین، قاضی باید با توجه به نوع ضرر وارده طوری حکم به جبران ضرر کند که زیان‌دیده تاحد امکان در وضعیت قبل از وقوع فعل زیان‌بار قرار گیرد. اگر جبران به عین ممکن نیست نیز حداقل در وضعیت نزدیک به وضع سابق قرار گیرد. مراد از لزوم جبران خسارت این است که اگر زیان‌دیده شرایط مسئولیت مسئول را ثابت نمود، از دادگاه جبران خسارت وارده را خواستار شود، قاضی باید حکم به جبران خسارت وارده بر او را صادر نماید و حق ندارد از صدور حکم به لزوم جبران ضرر وارده به هر بهانه‌ای خودداری کند (Sharifi, 2014). اصل جبران خسارت در میان اکثریت حقوقدانان اصلی مسلم تلقی شده است (Katouzian, 1999; Amiri Qaemmagami, 1999; Badini, 2005; Hosseini Nejad, 1998; Yazdani, 2016) و در توجیه آن بیان شده که بر مبنای این اصل، مسئولیت مدنی، فقط وسیله جبران خسارت می‌باشد و کارکرد مهم آن جبران خسارت است و جبران خسارت باید فقط تا سقف خسارت و به‌عبارتی محدود به خسارت و تا میزان خسارت باشد و فراتر از میزان خسارت تعهدی بر عهده فاعل فعل زیان‌بار نمی‌باشد

هدف اصلی و اولیه در نظام مسئولیت مدنی جبران خسارت وارده بر زیان‌دیده می‌باشد؛ بدین‌گونه که با تحقق ارکان مسئولیت مدنی (فعل زیان‌بار، ضرر و رابطه سببیت) زیان‌زننده می‌بایستی خسارت وارده بر زیان‌دیده را جبران نماید. در این خصوص ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی چنین مقرر نموده است که «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان، یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد». براین اساس به‌وسیله جبرانی که نظام مسئولیت مدنی به زیان‌دیده اعطاء می‌کند باید وضعیت وی به قبل از ضرر برگردد و خسارت‌های وارده بر او جبران شود.

اما با تصویب قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ و براساس تبصره ۳ ماده ۸، در خصوص جبران خسارت خودرو قاعده جدیدی قرارداده شده با این بیان که «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارات متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود». در تبصره ۴ نیز خودروی متعارف را خودرویی عنوان شده که قیمت آن کمتر از ۵۰ درصد تعهدات بدنی بیمه‌گر در ابتدای هر سال باشد. طبق این قاعده، در صورت گران‌قیمت و لوکس بودن خودروی متعلق به زیان‌دیده تمامی خسارت وارده بر او جبران نمی‌شود. بلکه قانون فقط تا میزان نصف خسارت‌های بدنی در هر سال (سال ۹۹ مبلغ ۱۶۵ میلیون تومان) از طریق زیان‌زننده قابل جبران می‌باشد و مسئولیت زیان‌زننده برای جبران خسارت در این خصوص تحدید شده است. البته بعد از تصویب قانون فوق، شورای عالی بیمه در دستورالعمل شماره ۲۹۹۲-۱۳۹۶/۸/۳ روشی برای تعیین خسارت براساس تعیین نموده است. بدین‌گونه که خسارت وارده بر خودروی نامتعارف زیان‌دیده ضرب در قیمت خودروی متعارف می‌شود که به‌علت نادرستی دستورالعمل مذکور نهایتاً هیئت عمومی دیوان عدالت اداری با اکثریت آراء در رأی شماره ۲۸۵-۱۳۹۸/۲/۳۱ در پرونده کلاسه ۹۳۱/۹۷ حکم به ابطال دستورالعمل مذکور را صادر نموده است. بنابراین، به‌علت تحدید مسئولیت و عدم مسئولیت بیمه و مسئول خسارت بیش از میزان مقرر براساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور، قانونگذار مالکین را در خصوص خودروهای گران‌قیمت به سمت بیمه بنده سوق داده است. چنین قاعده‌ای قبل از تصویب قانون مذکور در نظام حقوقی ایران وجود نداشته و ایجاد چنین قاعده‌ای در خصوص تحدید مسئولیت امری نوپدید در نظام حقوقی می‌باشد؛ برخی این امر را به‌عنوان نوآوری در قانون ذکر نموده‌اند. ولی به تحلیل مبنای این قاعده نپرداخته‌اند (Ahmadi, 2017).

لذا هدف از نگارش این مقاله، بررسی مبنای قاعده بالا است؛

(Markesinis, 1990). بلکه حقوقدانان و دادگاه‌های این کشور با اقرار به لزوم محدود بودن خسارت قابل جبران، با دقت بسیار به تفسیر الفاظ قانون پرداخته‌اند و موارد بسیاری از جمله خسارت صرفاً اقتصادی را از این دایره خارج نموده‌اند (Babae, 2015). در حقوق موضوعه ایران نیز به نظر می‌رسد اولاً: بر اساس ماده ۱ ق.م.م و مبنای عقلی اصل جبران تمامی خسارت، حکم شرع بر اساس حدیث لاضرر و لاضرار و مبنای عرفی اصل مذکور، اصل جبران تمام خسارت در حقوق ایران مورد پذیرش می‌باشد. ثانیاً: همان‌گونه که برخی (Khadem Sarbakhsh and Soltani Nejad, 2013) بیان نموده‌اند باتوجه به عرفی بودن مفهوم خسارت قابل جبران و تأیید این اصل از سوی عقل، بنای عقلاء و عدم وجود هرگونه دلیل معارضی با اصل مذکور، به نظر می‌رسد که اصل لزوم جبران کلیه خسارات با مبنای و موازین شرعی، هیچ‌گونه مخالفت و مغایرتی ندارد. ثالثاً: برخلاف حقوق کشورهای چون انگلیس و آلمان، در حقوق ایران منعی دایر بر جبران تمامی خسارت در حقوق ایران وجود ندارد.

با پذیرش اصل جبران خسارت، قواعد دیگر می‌بایستی در راستای اصل مذکور باشند. قانون‌گذار در مواردی به صورت استثناء اصل فوق را نقض و قواعد خاصی برخلاف اصل مذکور ایجاد نموده است. از جمله کنوانسیون‌های مختلف حمل‌ونقل در قلمرو حقوق دریایی و حمل‌ونقل هوایی، مسئولیت متصدی را به میزان معینی محدود کرده‌اند. همچنین، ماده ۳۷۹ قانون تجارت در فرضی که قیمت اشیای گران‌بها به اطلاع متصدی نرسیده است، متصدی را مسئول تمام خسارت نمی‌داند. ماده ۴ تصویب‌نامه مربوط به انبارهای عمومی نیز متصدی انبار را تا حد ارزش اعلام‌شده کالا مسئول می‌داند؛ که چنین تحدیدی اصولاً بر مبنای اقتصادی و رونق تجارت دریای استوار است و از دیدگاه حقوقی می‌توان آن را بر مبنای ضرورت قابلیت پیش‌بینی ضرر استوار کرد. بنابراین، هرکدام از موارد فوق توأم با مبنای توجیه تحدید مسئولیت می‌باشند (Izanloo, 2016). موارد فوق که به‌عنوان تحدید مسئولیت می‌باشند همگی در خصوص مسئولیت قراردادی است. ولی در مسئولیت‌های غیرقراردادی نیز بر اساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث این اصل نقض شده و برای میزان خسارت قابل جبران در خصوص حوادث خودرو سقف تعیین شده و تمامی خسارت قابل جبران نمی‌باشد. بدین‌گونه با توجه به نقض اصل کامل جبران خسارت براساس قاعده فوق این امر مطرح می‌شود که قانونگذار اصل جبران خسارت را به‌علت معایب آن در خصوص این‌که در تمامی موارد، جبران تمام خسارت وارده بر زیان‌دیده را نمی‌توان عادلانه فرض نمود یا این‌که با پذیرش

(Yazdani, 2016). درمقابل نظر اکثریت مذکور، عده‌ای از حقوقدانان (Babae, 2005) معتقدند که در متون قانونی ایران از جمله قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی، قاعده‌ای دال بر تأیید این اصل وجود ندارد؛ آن‌چه که هست تصریح به قابلیت جبران خسارت است که در قوانین مدنی و مجازات اسلامی به‌صورت محدودتر در قانون مدنی وسیع‌تر وجود دارد و علی‌رغم مخالفت اصل فوق با شرع مقدس، حصول قابلیت جبران لزوماً امر مطلوبی نیست.

این اصل دارای دو جنبه اثباتی و سلبی می‌باشد. جنبه اثباتی آن ناظر بر جبران کامل خسارت وارده است و جنبه سلبی آن ناظر به ممانعت از افزایش دارایی زیان‌دیده به‌واسطه جبران خسارت است و براساس هر کدام از این دو جنبه تعیین و تفسیر احکام جبران خسارت متفاوت خواهد بود (Babae, 2015).

در فقه اسلامی بر اساس مشهور فقهای امامیه (Ansari, 2000) تنها بعضی از خسارات قابل جبران هستند و خسارات دیگر، علی‌رغم این‌که عرف آنها را قابل جبران می‌داند، قابل جبران نمی‌باشند و جبران خسارت حدومرزی دارد. در این راستا، پس از پیروزی انقلاب اسلامی از سوی فقها و به‌طور مشخص از سوی شورای نگهبان مخالفت‌هایی با اصل جبران تمامی خسارت ابراز شده که از آن جمله می‌توان به نظر فقهای شورای نگهبان درباره مغایرت موادی از قانون آیین دادرسی مدنی در خصوص خسارت تأخیر تأدیه در تاریخ‌های ۱۳۶۲/۸/۲۵، ۱۳۶۴/۴/۱۲ و ۱۳۶۷/۱۰/۱۴ اشاره کرد. در مقابل نظر مشهور فوق، برخی از فقها (Hosseini Maraghi, 1996) قائل به وجود اصل جبران کلیه خسارت می‌باشند. همچنین در فقه اهل تسنن با استناد به آیه شریفه «و ان عاقبتهم فعاقبوا به مثل ما عقوبتم به» لزوم جبران تمامی خسارت و اعاده به وضع سابق را پذیرفته‌اند. در حقوق فرانسه اصل جبران خسارت پذیرفته‌شده است و خسارت باید تا جای ممکن زیان‌دیده را در وضعیت قبل از وقوع ضرر قرار دهد. در حقوق انگلستان نیز بیان‌شده که خسارت باید به‌گونه‌ای جبران شود که گویی حادثه‌ای رخ نداده باشد. اما در حقوق انگلستان دیدگاهی محدود در خصوص جبران خسارت دارند و بسته به مورد باید شرایط و اوضاع و احوال را بررسی نمود تا حکم به جبران خسارت شود. در حقوق آلمان نیز اگرچه بر اساس ماده ۸۲۳ قانون مدنی با این عبارت «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان، تمامیت جسمی، سلامتی، آزادی، حق مالکیت یا به هر حقی از دیگری لطمه‌ای وارد نماید، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.....» طیف گسترده‌ای از خسارت را شامل و قابل جبران اعلام شده است. ولی علی‌رغم گسترده بودن دامنه خسارت قابل جبران در حقوق آلمان، لزوم جبران کلیه خسارت به رسمیت شناخته نشده است

قالب نظریه سبب اصلی یا متعارف به اجرای قاعده پیش‌بینی زیان در مسئولیت مدنی می‌پردازد (Ghamami, 2004). در حقوق انگلستان با استناد به آرای محاکم و نیز بر اساس دو قاعده «رپلمیس» و «واگون موند» قابلیت پیش‌بینی را شرط جبران ضرر در پرونده‌ها می‌دانند (Beazier and Murphy, 1999). هرچند در مواردی که مسئولیت مطلق برقرار شده، خواننده مسئولیت جبران خسارت غیرقابل پیش‌بینی را نیز بر عهده دارد (Martin, 1997). با پذیرش قابلیت پیش‌بینی به‌عنوان قاعده ماهوی در مسئولیت مدنی برخی حقوقدانان (Izanloo, 2016) در توجیه مبانی قاعده تحدید مسئولیت در خصوص خودروهای گران‌قیمت بر اساس قانون بیمه اجباری اشخاص ثالث مصوب ۱۳۹۵ به قابلیت پیش‌بینی خسارت استناد نموده‌اند و خودروی گران‌قیمت را خودروی نامتعارف تلقی نموده که خسارت آن برای زیان‌زننده قابل پیش‌بینی نمی‌باشد.

در نقد اثرگذاری قابلیت پیش‌بینی ضرر در حوادث رانندگی شاید در بدو امر چنین به‌نظر برسد که در مسئولیت‌های محض و مبتنی بر ایجاد خطر، امکان پیش‌بینی ضرر هیچ نقشی در لزوم جبران آن ندارد. بلکه شرط قابلیت پیش‌بینی در موردی شرط است که تقصیر مبنای مسئولیت باشد (Katouzian, 1999). اما در خصوص جبران خسارت وارده بر خودروهای گران‌قیمت موضوع فوق مصداق ندارد. زیرا مبانی مسئولیت در حوادث رانندگی نسبت به اشخاص ثالث نظریه خطر می‌باشد. ولی در تصادف دو خودرو بر اساس ماده نظر تقصیر ملاک می‌باشد. بنابراین، نمی‌توان با این استدلال بر نفی این مبنا نظر داد. به‌ویژه این‌که در بحث قاعده پیش‌بینی خسارت، پیش‌بینی میزان ضرر در مسئولیت دخالتی ندارد (Yazdanian, 2016). بنابراین، برای راننده مسئول پیش‌بینی این‌که خودروی مقابل گران‌قیمت نیست یا نمی‌تواند گران‌قیمت باشد، دخالتی در مسئولیت وی و میزان خسارت قابل جبران ندارد. به‌نظر می‌رسد که پیش‌بینی خسارت در میزان ضرر تأثیر ندارد. بلکه قابلیت پیش‌بینی خسارت، مربوط به اصل و اساس ضرر است؛ بدین‌گونه که خسارتی قابل جبران می‌باشد که ورود آن قابل پیش‌بینی باشد و خسارت غیرقابل پیش‌بینی، قابلیت جبران را ندارد. بنابراین، در خسارات وارده بر خودرو اصل وقوع خسارت قابل پیش‌بینی است. ولی این‌که میزان ضرر بر اثر خودروی گران‌قیمت قابل پیش‌بینی نیست، به میزان ضرر وارده بر می‌گردد که قابلیت پیش‌بینی در خصوص آن محملی برای طرح ندارد. همچنین آن‌چه به‌صورت جدی قابلیت پیش‌بینی را در مورد خسارت خودروهای گران‌قیمت مورد خدشه قرار می‌دهد این است که خسارت وارده بر خودرو در تصادف، خسارتی نزدیک و مستقیم و قابل پیش‌بینی و قابل جبران می‌باشد.

اصل کامل جبران خسارت در این مورد حکمی استثنایی را پذیرفته است و برای این استثناء مبانی خاصی را در نظر داشته است؛ بنابراین باید مبنای توجیه این قاعده به‌عنوان استثنایی بر اصل فوق مشخص شوند.

#### قابلیت پیش‌بینی بودن خسارت

در حقوق مدنی ایران بر اساس مواد ۲۲۱ و ۲۳۰ قانون مدنی در مسئولیت قراردادی جبران خسارت را بر مبنای اراده طرفین و به‌طور محدود پذیرفته و نیز با توجه به قوانین پراکنده دیگر از جمله مواد ۳۸۶ قانون تجارت و ماده ۵۵ قانون دریایی و ... می‌توان پذیرفت که خسارت قابل پیش‌بینی در هنگام عقد قابل جبران می‌باشد (Katouzian, 1999; Emami, 1998; Amiri Qaemmagami, 1999; Ghamami, 2004).

اما در مسئولیت‌های غیرقراردادی شرط قابلیت پیش‌بینی محل بحث می‌باشد (Babaei, 2015). زیرا قانون مدنی و مسئولیت مدنی درباره اهمیت پیش‌بینی ضرر حکمی روشن ندارد (Katouzian, 1999). اما در قانون مجازات اسلامی در مواد متضمن مقرراتی است که می‌توان ضرورت قابل پیش‌بینی را از آن احراز کرد؛ به‌ویژه آن‌که مسئولیت مدنی وسیله جبران خسارت می‌باشد نه تحمیل کیفر بر خطاکاران و سختگیری ناروا بر خطاکاران خود نوعی بی‌عدالتی است (Yazdanian, 2016). البته در مقابل چنین دیدگاهی برخی بیان نموده‌اند که وجود شرط قابلیت پیش‌بینی برای ضرر قابل جبران ضروری نیست. زیرا ادله اثبات‌کننده مسئولیت مدنی شخص، قاعده اقدام نیست تا استدلال شود. مسئولیت او محدود به ضرر قابل پیش‌بینی است و او تا حد و اندازه‌ای اقدام به مسئولیت نموده که ضرر را پیش‌بینی می‌کرده و یا عرفاً قابل پیش‌بینی بوده است و آنچه قابل پیش‌بینی نیست، اقدام بر آن نکرده است، بلکه ادله اثبات‌کننده مسئولیت مدنی قاعده لزوم جبران ضرر ناروا به غیر است که به استناد به این ادله، به‌طور مطلق، تمامی ضرر، اعم از قابل پیش‌بینی و غیرقابل پیش‌بینی، ضمان‌آور است و مقررات قانون مجازات اسلامی در خصوص استناد یا عدم استناد عرفی فعل زیان‌بار به عامل و مسئول می‌باشد (Barikloo, 2007). در حقوق فرانسه، بر اساس اطلاق ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی این کشور که بیان می‌دارد که «هرگونه عملی که از انسان صادر شود و خسارتی به دیگری وارد آورد، کسی را که زیان در اثر تقصیر او به بار آمده است، ملزم به جبران می‌سازد» غالب نویسندگان بر نامحدود بودن مسئولیت غیرقراردادی نظر دارند (Viney and Jourdain, 1998). در حقوق آلمان قاعده پیش‌بینی زیان در قلمرو هیچ‌یک از دو گونه مسئولیت قهری و قراردادی اعمال نمی‌شود. اگرچه رویه قضایی در این کشور در

## اقدام زیان دیده

شخصی با توجه و آگاهی، عملی را انجام دهد که موجب ورود زیان توسط دیگران به او گردد، واردکننده زیان که شخص دیگری است، مسئول خسارت نخواهد بود. فقها عدم مسئولیت وارده کننده زیان را مستند به «اقدام» دانسته اند؛ زیرا مالک، احترام مال خود را ساقط کرده و بنا را بر غیرمعمول بودن اتلاف آن قرار داده است (Hosseini Maraghi, 1996). به عبارت دیگر، تسلیط و اقدام احترام مال و عمل را از بین می برد و وقتی احترام ساقط می شود، ضمان نیز ساقط می شود (Al-Kashif al-Ghita, 1980). درواقع، «اقدام» در این معنا مانعی است برای اجرای قواعد ضمان قهری از جمله قاعده احترام؛ چرا که «قاعده احترام»، قاعده ای است برای حمایت شرع از صاحبان اموال و تردید نیست که اگر صاحب مال خودش حرمت مال خویش را ضایع سازد مورد حمایت شرع قرار نخواهد گرفت (Mohaghegh Damad, 2013). حال آیا می توان مبنای تحدید مسئولیت مسبب حادثه در خسارت مالی حوادث رانندگی را بر مبنای قاعده اقدام توجیه کرد. بدین گونه که مالک خودروی گران قیمت با علم به این که در صورت حادثه، خسارت خودروی وی سنگین است و بیشتر زیان دیدگان در تصادفات نمی توانند خسارت سنگین را جبران کنند، خودروی خود را در مقابل خطر تصادف رانندگی قرار داده است. براین اساس مالک احترام مال خود را از بین برده و به پذیرش خطر رضایت داده است؛ به ویژه این که خطر تصادف با وسیله نقلیه در جاده ها امر متحمل بوده و عقلاً درصدی از احتمال را برای وقوع تصادف در نظر می گیرند. به همین دلیل بیمه در این خصوص اجباری می باشد.

در این خصوص برخی از حقوقدانان قاعده اقدام را تنها قاعده ای دانسته اند که براساس آن تحدید مسئولیت عامل زیان که دارای توانایی مالی بالایی است، توجیه می شود. زیرا اقدام زیان دیده است که تلف مالش را از سوی دیگران مباح می سازد و ارتباطی به توانایی مالی زیان دیده یا زیان زننده ندارد (Ghanavati and Alaei, 2019). چنین دیدگاهی در مورد خودروهای لوکس شاید بتواند توجیه کننده باشد. ولی در مورد خودروهایی مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل و نقل عمومی فعالیت دارند، این امر را نمی توان پذیرفت که فعالیت و کسب و کار مالکین این خودروها را محدود نمود یا موجب تحمل ضرری غیرقابل جبران بر آنان شد. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لایتجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت، رفتار زیان زدگان را کنترل نمود تا فعالیت های این چینی را محدود نمود. در حالی که قانونگذار در تبصره مورد بحث بین خودروهای گران قیمت لوکس و خودروهای غیرلوکس

گران قیمت تفکیک انجام نداده و این محل نقد و ایراد است. دخالت موازین حقوق بشر جهت جبران عادلانه و منصفانه حقوق خصوصی از لحاظ سنتی در ارتباط با حقوق بشر می باشد و قواعد حقوق بشر در حوزه حقوق خصوصی اعمال می گردند (Dayani et al., 2013). به ویژه حقوق مربوط به شخصیت به وسیله تأسیسات حقوق خصوصی از جمله حقوق مسئولیت مدنی حمایت می شوند و هم اکنون اغلب در دعاوی مسئولیت مدنی از حقوق بشر استفاده می شود تا اثبات نماید چه چیزی در مطابقت با کرامت انسانی و چه چیزی نیست (Smits, 2006) و در چارچوب مسئولیت مدنی می بایستی از طریق راهکارهای جبران خسارت، آرامشی اعطاء شود (Barak, 2006). اجرای قواعد حقوق بشر در قلمرو مسئولیت مدنی با استفاده از ابزارهای موجود در حقوق خصوصی است. مفاهیمی چون «معقول بودن»، «منصفانه بودن» و ... از مفاهیمی هستند که منعکس کننده حد تعادل متقاضی میان حقوق بشر متضاد می باشند و از طریق این مفاهیم و ابزارها حقوق بشر در مسئولیت مدنی اجرا و اعمال می گردد (Barak, 1996). بر این اساس است که استناد به حقوق بشر در مسئولیت مدنی تنها به طور یک جانبه از سوی خواهان صورت نمی گیرد، بلکه خوانده نیز ممکن است به آن استناد نماید (Badini, 2012). در خصوص خسارت وارده بر خودروهای گران قیمت دو موضوع در برابر هم قرار گرفته اند؛ از طرفی به خودرو خسارت وارد شده و مسئول می بایستی تمام خسارت را در برابر مالک خودرو جبران نماید و از طرف دیگر، مسئول حادثه را در حادثه ای که می توانست خودروی دیگری باشد و میزان مسئولیت وی کمتر باشد با جبران سنگینی مواجه نموده ایم. به همین جهت است که در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث خسارت وارده بر خودروها را قانون گذار تحدید نموده تا جبران سنگینی را برای زیان زننده قرار ندهد. و لزوم رعایت وضعیت و توانایی مسئول که نتیجه اعمال حقوق بشر در مسئولیت مدنی و در نظر گرفتن کرامت شخص با لحاظ منصفانه بودن و معقول بودن جبران لحاظ نموده است (Sharifi, 2014). بر این اساس انصاف در چنین موقعیتهایی (خودروهای گران قیمت) اوقات ایجاب می کند که حکم به پرداخت خسارت کمتری داده شود (Islami Farsani, 2015). همچنین حقوق مسئولیت مدنی وسیله جبران خسارت و نه تحمیل کیفر بر خطاکاران است. اگرچه جبران همه خسارات آرزویی ایده آل در این رشته از حقوق است، اما سختگیری ناروا بر خطاکار خود نوعی بی عدالتی است. حق خطاکار نیز باید مورد ملاحظه و تضمین قرار گرفته و ایشان نیز از حمایت هایی برخوردار شوند. اگر هر مقصری تا ابد برای نتایج فعل زیانبارش مسئول باشد، هیچ کس امنیت روانی در حرفه و شغل خویش



ناشی از به هم خوردن دو اتومبیل باشد (Karimi, 2009). دارندگان خودروهای گران‌قیمت با توجه به بالا بودن خسارت در این خودروها، برای این‌که با اعسار و ناتوانی زیان‌زننده مواجه نشوند به استفاده از بیمه بدنه رهنمود می‌شدند و با توجه به حاکم بودن قائم‌مقامی در بیمه، پس از پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر، حقوق بیمه‌گذار به بیمه‌گر منتقل می‌شود. البته در حد خسارتی که بیمه‌گر به بیمه‌گذار پرداخت کرده است اما با تصویب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث با توجه به تحدید مسئولیت، دارندگان این خودروها به استفاده از بیمه بدنه به‌صورت ضمنی الزام شده‌اند. چون میزان خسارت قابل جبران در این خودروها محدود به نصف خسارت بدنی در هر سال می‌باشد.

مبنای توجیه‌کننده این تحدید مسئولیت این است که کسی که از مزایای ویژه یک خودروی نامتعارف برخوردار می‌شود، باید زیان‌های نامتعارف آن را هم که از اثرات جانبی منفی داشتن این خودروهاست، تحمل کند. تحمل این زیان، در عمل بدان معنی است که صاحب خودرو، هزینه افزایش حق بیمه بدنه، ناشی از سلب حق قائم‌مقامی بیمه‌گر بدنه را، برعهده داشته باشد. بنابراین، حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور در عمل بیش از آن‌که به معنی اسقاط حق زیان‌دیده (صاحب خودروی گران‌قیمت) در جبران خسارت باشد، به معنی اسقاط حق قائم‌مقامی بیمه‌گر بدنه است: یک خودروی لوکس در عمل همیشه دارای بیمه بدنه است. در حالت عادی بیمه‌گر می‌تواند بر اساس ماده ۳۰ قانون بیمه پس از جبران خسارت بیمه‌گذار خود به مسئول حادثه رجوع کند. قائم‌مقامی بیمه‌گر از لحاظ نظری واجد ایراداتی است؛ چه بیمه‌گر دین خود را می‌پردازد نه دین مسئول حادثه را. پس عجیب نیست قانون‌گذار در مواردی مشخص، حق قائم‌مقامی بیمه‌گر را به‌طور جزئی ساقط کند. حکم تبصره فوق از نگاه دیگر بدان می‌ماند که بیمه‌گر بدنه، به‌طور اجباری و به‌حکم قانون، بخشی از مسئولیت وارده‌کننده بالقوه زیان را به هزینه صاحب خودروی لوکس بیمه کرده باشد (Izanloo, 2016) چنین مبنایی اگرچه موردپذیرش قانون‌گذار هم باشد، ولی با عنایت به اختیاری بودن بیمه بدنه در صورت عدم تمایل مالکین خودروهای گران‌قیمت به بیمه بدنه و با توجه به تحدید مسئولیت شخص مسئول در این خصوص، خسارت وارده بر زیان‌دیده مازاد بر سقف خسارت قابل جبران، بدون جبران باقی می‌ماند و نمی‌توان چنین توجیهی را مبنای قاعده مورد بحث دانست.

بند دوم- دارنده خودروی گران‌قیمت  
یکی از نظریه‌های اقتصادی حاکم در مسئولیت مدنی،

نخواهد داشت و به‌طور نامعقول همه حرکات و افعال بشری تعطیل خواهد شد. بنابراین، یک تضمین اجتماعی لازم است. به این ترتیب حقوق مسئولیت مدنی دامنه خسارت را در مواردی باید محدود نماید (Yazdanian, 2016). بنابراین، باید رعایت اوضاع و احوال مسئول و میزان ضرر قابل جبران را بر این اساس معین کرد و تحدید مسئولیت در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری اشخاص ثالث نیز یکی از این موارد است که قانونگذار وضعیت زیان‌زننده را در نظر گرفته و مسئولیت جبران خسارت را در صورتی از زیان‌زننده مطالبه می‌نماید که عادلانه و منصفانه باشد و در خصوص خسارت‌های خودروهای گران‌قیمت جبران تمام خسارت را منصفانه و عادلانه نمی‌داند.

مصادیق دیگری در خصوص لزوم رعایت وضعیت مسئول و نیز لزوم در نظر گرفتن هزینه‌های مسئول در قوانین پیش‌بینی شده است. از جمله اعطای مهلت یا قرار اقساط برای پرداخت دین در ماده ۲۷۸ قانون مدنی و نیز ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی که تخفیف خسارت را در مواردی به لحاظ وضعیت مسئول مقرر نموده تا جبران خسارت، عادلانه و منصفانه باشد.

#### مبنای اقتصادی جبران خسارت

نگرش اقتصادی به حقوق، در رشته‌ها و موضوعات مختلف حقوقی از جمله حقوق قراردادهای، حقوق جزا، حقوق اموال و مسئولیت مدنی مورد استفاده قرار گرفته است. در نگرش اقتصادی به مسئولیت مدنی تنها از جهت کارایی اقتصادی نگریده می‌شود و منظور از کارایی اقتصادی در مسئولیت مدنی «کاهش مجموع هزینه‌های حوادث و هزینه کم کردن حوادث» است. بر این اساس، در نظام مسئولیت مدنی، هزینه‌های حادثه را باید به افرادی که می‌توانند به‌گونه‌ای کارا از آن جلوگیری کنند، اختصاص داد. از جمله بیمه، تأمین اجتماعی، وضع مالیات و ... (Badini, 2005). در خصوص جبران خسارت وارده به خودروهای گران‌قیمت بر اساس قانون مورد بحث، کارایی اقتصادی از طریق بیمه بدنه و دارنده ثروتمند قابل تحقق دانسته شده است:

#### بند اول- بیمه بدنه و اسقاط قائم‌مقامی بیمه‌گر

یکی از اقسام بیمه در خصوص خودرو بیمه بدنه می‌باشد که بیمه‌گر تعهد می‌نماید خسارت مادی وارده بر خودرو را جبران نماید و در صورتی‌که بیمه‌گذار وسیله نقلیه خود را به ارزش واقعی بیمه کرده باشد خسارت وارده به آن به‌طور کامل و بر اساس ارزش معاملاتی خودرو در بازار می‌باشد. همچنین، در مورد خسارات جزئی نیز بر اساس قیمت روز عادلانه خسارت جبران می‌شود. یکی از خطرهای موضوع بیمه خسارت‌هایی است که در اثر حادثه به اتومبیل وارد می‌شود. در صورتی که

وجود چنین قاعده‌ای در نظام حقوقی توجیه شود. به‌ویژه این‌که با وجود نظرات مخالف، اصل جبران کامل خسارت در حقوق ایران پذیرفته شده است و تحدید مسئولیت در این زمینه استثنائی بر این اصل است و باید مبانی این استثناء احراز گردد. در این خصوص، نظریه‌های غیرقابل پیش‌بینی بودن خسارت به خودروهای گران‌قیمت توسط زیان‌دیده، اقدام زیان‌دیده، دخالت حقوق بشر در جبران عادلانه خسارت و مبنای اقتصادی جبران خسارت (شامل هدایت مسئولیت به سمت بیمه بدنه و اسقاط حق بیمه‌گر و دارنده خودروی گران‌قیمت) بعد از جبران خسارت را می‌توان برای توجیه چنین قاعده‌ای ذکر نمود، که به‌نظر می‌رسد رعایت وضعیت جبران‌کننده در جبران خسارت، به‌گونه‌ای که خسارت خوردوی گران‌قیمت که منصفانه و معقول نیست و نیز توجیه بر مبنای دیدگاهی اقتصادی و تحمل ضرر بر دوش مالک خودروهای گران‌قیمت بیش از میزان خسارت قابل جبران، از مبانی توجیه‌کننده چنین قاعده‌ای باشد. البته تحدید مسئولیت را باید به خودروهای گران‌قیمت لوکس محدود نمود. زیرا درمورد خودروهای گران‌قیمت غیرلوکس مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل‌ونقل عمومی فعالیت دارند، این امر را نمی‌توان پذیرفت. چون فعالیت و کسب‌وکار مالکین این خودروها را محدود و موجب تحمل ضرری غیرقابل جبران بر آنان می‌شود. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لایتجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت، رفتار زیان‌زندگان را کنترل نمود تا فعالیت‌های این چینی را محدود نمود. درحالی که قانونگذار در تبصره مورد بحث تفکیک در این خصوص انجام نداده که محل نقد و ایراد می‌باشد.

### مشارکت نویسندگان

نگارش مقاله توسط یک نویسنده صورت گرفته است.

### تشکر و قدردانی

از دانشگاه پیام نور در خصوص مهیا بودن فرصت پژوهش و تحقیق و حمایت و نیز از همسر و فرزندانم نهایت تشکر و قدردانی را دارم.

### تعارض منافع

نویسنده(گان) اعلام می‌دارند که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سوءرفتار، جعل داده‌ها، انتشار و ارسال مجدد و مکرر توسط نویسندگان رعایت شده است.

نظریه‌های اقتصادی مبتنی بر توزیع ضرر است تا هزینه‌های اجتماعی ناشی از حوادث کاهش یابد و یکی از روش‌های قابل اعمال در این خصوص، اختصاص دادن ضرر به ثروتمندان می‌باشد. این امر بر اساس عدالت توزیعی نیست. بلکه به استناد نظریه نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول که بر اساس آن یک ریال برای تهیدست بیشتر از انسانی ثروتمند، دارای ارزش دارد (Badini, 2005). بنابراین، در مواردی که دلیل قانع‌کننده‌ای وجود نداشته باشد که یکی از طرفین برای کاهش هزینه‌های حادثه در موقعیت بهتری است، ضرر را باید به طرفی که در موقعیت بهتری قرار دارد، اختصاص داد؛ زیرا، در این صورت جبران خسارت و یا تحمل آن از محل ریال‌هایی صورت می‌گیرد که برای ثروتمندتر نسبت به طرف فقیرتر ارزش کمتری دارد و به‌این‌ترتیب سطح کلی رفاه اجتماعی کمتر کاهش می‌یابد (Barnes and Stout, 1992). طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث نیز تحدید خسارت بر این اساس صورت گرفته که در خودروهای گران‌قیمت، مازاد بر سقف تعیین‌شده، خسارت بر دوش مالک خودروهای گران‌قیمت قرار گیرد تا اثر کلی اجتماعی ضرر کاهش یابد. اما به‌نظر می‌رسد در این خصوص باید خودروهای گران‌قیمت لوکس با خودروهای گران‌قیمت مورد نیاز جامعه تفکیک شوند. زیرا تحدید مسئولیت در مورد خودروهای لوکس شاید توجیه‌کننده باشد. ولی در مورد خودروهایی مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل‌ونقل عمومی فعالیت دارند این امر را نمی‌توان پذیرفت که فعالیت و کسب‌وکار مالکین آن را محدود نمود یا موجب تحمل ضرری غیرقابل جبران بر آنان شد. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لایتجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت رفتار زیان‌زندگان را کنترل نمود تا فعالیت‌های این چینی را محدود نمود. البته قانونگذار در تبصره مورد بحث تفکیک در این خصوص انجام نداده که محل نقد و ایراد است.

### جمع‌بندی و پیشنهادها

هدف اصلی و اولیه نظام مسئولیت مدنی جبران خسارت وارده بر زیان‌دیده می‌باشد و بر اساس اصل قابلیت جبران تمامی خسارت‌ها می‌بایستی تمام خسارت‌های وارده بر زیان‌دیده جبران شود. اما بر اساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری، مسئولیت خسارت وارده بر خودروها را محدود به نصف دیه در هرسال مالی نموده است؛ چنین تحدید مسئولیتی در مورد خودروهای گران‌بها، قاعده‌ای نامتعارف و برخلاف مبانی قبلی موردپذیرش قانون‌گذار است که باید مبنای آن مشخص شود تا



## دسترسی آزاد

از مجوز فوق، نویسنده ملزم به دریافت مجوز حق نسخه‌برداری از شخص ثالث می‌باشد.

به منظور مشاهده مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 به آدرس زیر مراجعه گردد:  
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

## یادداشت ناشر

ناشر نشریه پژوهشنامه بیمه با توجه به مرزهای حقوقی در نقشه‌های منتشر شده بی‌طرف باقی می‌ماند.

## منابع

- Ahmadi, K., (2017). The most important innovations of the law "Compulsory insurance of damage caused to third parties due to accidents caused by vehicles in 2015. Iran. J. Insur. Res., 32(3): 103-122 (20 pages). (In Persian)
- Al-Kashif al-Ghita, M.H., (1980). Tahrir Majaleh. Najaf Ashraf: Al-Mortazavi Maktab. (In Arabic)
- Amiri Qaemmagami, A., (1999). Obligations law. Tehran: Mizan. (In Persian)
- Ansari, S.M., (2000). Almakaseb. Qom: Matboootdini. (In Persian)
- Babaei, E., (2005). Cash compensation responsibility principle ability civil rights in Iran totals losses. Public Law Res., 7(16): 45-83 (39 pages). (In Persian)
- Babaei, E., (2015). Civil liability law and extra-contractual obligations. Tehran: Mizan. (In Persian)
- Badini, H., (2005). Philosophy of civil responsibility. Tehran: Sahami Enteshar Company. (In Persian)
- Badini, H., (2012). Comparative study of tort liability for breach of intangible rights to personality and human rights. Private Law Stud., 42(1): 89-107 (19 pages). (In Persian)
- Barak, J.A., (1996). Constitutional human rights and private law. Rev. Const. Stud., 3, 218.
- Barak, J.A., (2006). Constitutional human rights and private law. Hart Publishing Oxford and Portland, Oregon.
- Barikloo, A., (2007). Civil liability. Tehran: Mizan. (In Persian)
- Barnes, D.; Stout, L., (1992). Economic analysis of tort law. West Academic Publishing.
- Beazier, M.; Murphy, J., (1999). Street on torts. London: Butterworths.
- Dayani, A.R.; Badini, H.; Taghizadeh, E.; Sharifi, A., (2014). Applying human rights in private relationships. J. Civ. Law Knowl., 2(2): 16-26 (11 pages). (In Persian)
- Emami, H., (1998). Civil law. Tehran: Eslamiyeh. (In Persian)
- Ghamami, M., (2004). Predictability of loss in civil liability. Tehran: Sahami Enteshar Company. (In Persian)
- Ghanavati, J.; Alaei, S., (2019). The basis for the limitation of liability for financial losses from driving accidents (Paragraph 3 of articles 8 of the third compulsory insurance act of 1395). J. Stud. Islamic Law Jurisprudence, 10(19): 283-306 (24 pages). (In Persian)
- Hosseini Maraghi, M.F., (1996). Al-Awin al-Fiqhiyyah. Qom: Nashr Aleslami. (In Arabic)
- Hosseini Nejad, H., (1998). Civil liability law. Tehran: Majd. (In Persian)
- Islami Farsani, A., (2015). The role of fairness in civil responsibility. Tehran: Sahami Enteshar Company. (In Persian)
- Izanloo, M., (2016). Compensation for damage to expensive cars: Directing the responsibility towards the insurer, protecting the heart and knowledge. Tehran: Sahami Enteshar Company. (In Persian)
- Karimi, A., (2009). Property and liability insurance. Tehran: Mizan. (In Persian)
- Katouzian, N., (1999). civil law: a comparative study extra contractual obligations. Tehran: Tehran university. (In Persian)
- khadem Sarbakhsh, M.; Soltani Nejad, H., (2013). The principle of the possibility of compensation of all damages. J. Islamic Jurisprudence Law, 6(12): 21-48 (28 pages). (In Persian)
- Markesinis, B.S., (1990). A comparative introduction to the German law of torts. Clarendon Press, Oxford.
- Martin, E.A., (1997). Oxford dictionary of law. London: Oxford University Press.
- Mohaghegh Damad, M., (2013). The rules of jurisprudence. Civil sector (ownership, responsibility). Tehran: Islamic sciences publishing center.
- Sadeghi Moghadam, M.H.; Shokouhizadeh, R., (2013). Insurance law. Tehran: Tehran university. (In Persian)
- Sharifi, A., (2014). Civil liability resulting from human rights violations. Tehran: Majd.
- Smits, J.M., (2006). Private law and fundamental rights: A sceptical view. In Constitutionalisation of private law: 9-22 (14 pages).
- Viney, G.; Jourdain, P., (1998). Traité de droit civil: Les obligations. La responsabilité effets. L.G.D.J.
- Yazdani, A., (2016). General rules of civil liability. Tehran: Mizan. (In Persian)

AUTHOR(S) BIOSKETCHES	معرفی نویسندگان
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Email: <a href="mailto:dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir">dr.alireza.sharifi58@pnu.ac.ir</a></li><li>▪ ORCID: 0000-0003-2224-5677</li><li>▪ Homepage: <a href="http://www.pnu.ac.ir/">http://www.pnu.ac.ir/</a></li></ul>	علیرضا شریفی، استادیار حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران
<p><b>HOW TO CITE THIS ARTICLE</b></p> <p>Sharifi, A., (2022). <i>Investigating the principles of limiting liability for damages to expensive vehicles</i>. Iran. J. Insur. Res., 11(2): 149-158.</p> <p>DOI: 10.22056/ijir.2022.02.06</p> <p>URL: <a href="https://ijir.irc.ac.ir/article_134711.html?lang=en">https://ijir.irc.ac.ir/article_134711.html?lang=en</a></p>	